

Motor vehicle with a main drive axle and an additional drive axle

Patent number: EP0224144
Publication date: 1987-06-03
Inventor: BAUSCH PAUL ING; INDRA FRIEDRICH DR ING
Applicant: OPEL ADAM AG (DE)
Classification:
- international: B60K17/356
- european: B60K1/02; B60K17/14; B60K17/356; B60K23/08
Application number: EP19860115814 19861114
Priority number(s): DE19853542059 19851128

Also published as:

EP0224144 (B2)
EP0224144 (B1)
DE3542059 (C1)

Cited documents:

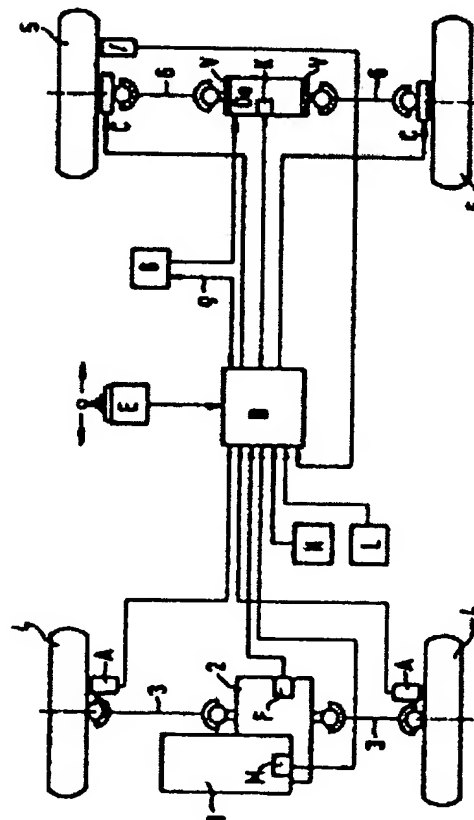
US4405029
FR2461610
US2244216
US3057427
DE631145
more >>

Report a data error here

Abstract of EP0224144

1. Motor vehicle with at least one main drive axle driven by the vehicle engine and an additional connectable drive axle whose wheels are or can be coupled for driving purposes to an auxiliary drive unit which is separate from the vehicle engine and can be switched on manually and/or automatically, wherein for control of the auxiliary drive unit (De; De1, De2; DH) and/or of clutches (C; V) disposed between the auxiliary drive unit and the wheels (5), there is fitted an electronic control unit (D) which is connected on the input side to slip sensors (A) associated with the wheels (4) of the main drive axle and which is also connected on the input side to signal transmitters (H, L) which are energised on operation of a brake and generate a signal which switches off the auxiliary drive unit and/or a signal which opens the clutches, characterised in that a manually operated switch (E) is fitted for stop and go running, and on operation of this switch the vehicle is driven exclusively via the auxiliary drive unit and the connectable drive axle.

FIG. 1



BEST AVAILABLE COPY

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

19



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

11

Veröffentlichungsnummer:

0 224 144
A1

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21

Anmeldenummer: 86115814.5

51

Int. Cl. 4: B60K 17/356

22

Anmeldetag: 14.11.86

30

Priorität: 28.11.85 DE 3542059

43

Veröffentlichungstag der Anmeldung:
03.06.87 Patentblatt 87/23

84

Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

71

Anmelder: Adam Opel Aktiengesellschaft
Bahnhofsplatz 1 Postfach 1560
D-6090 Rüsselsheim(DE)

72

Erfinder: Bausch, Paul, Ing.
Auf der Irrhitz 30
D-6229 Hattenheim(DE)
Erfinder: Indra, Friedrich, Dr. Ing.
Am Malschen 28
D-6144 Zwingenberg(DE)

74

Vertreter: Elbert, Karl, Dipl.-Ing. et al
Adam Opel AG Bahnhofsplatz 1 Postfach
1560
D-6090 Rüsselsheim(DE)

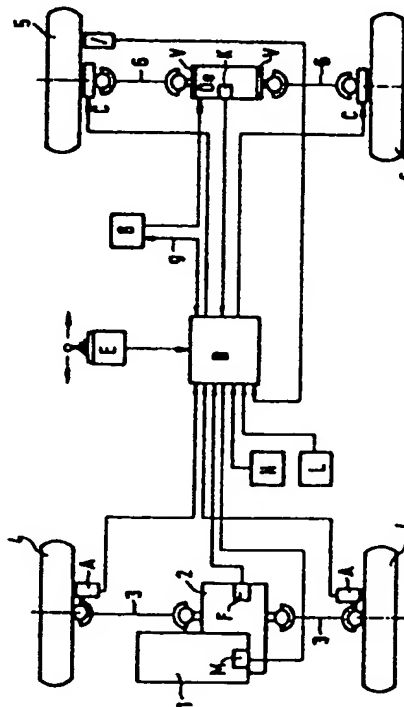
54

Kraftfahrzeug mit Hauptantriebsachse und zuschaltbarer Antriebsachse.

57

Das Fahrzeug besitzt eine in herkömmlicher Weise durch Verbrennungsmotor (1) antreibbare Hauptantriebsachse. Bei erhöhtem Schlupf der Räder (4) der Hauptantriebsachse können die Räder (5) einer zuschaltbaren Antriebsachse mittels eines gesonderten Zusatzantriebsaggregates, insbesondere eines Elektromotors (De), automatisch angetrieben werden. Bei höheren Geschwindigkeiten bleibt der Zusatzantrieb ständig ausgeschaltet bzw. ausgekuppelt.

FIG. 1



EP 0 224 144 A1

Kraftfahrzeug mit Hauptantriebsachse und zuschaltbarer Antriebsachse

Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit - zumindest - einer vom Fahrzeugmotor angetriebenen Hauptantriebsachse sowie einer weiteren zuschaltbaren Antriebsachse, welche bei übermäßigem Schlupf der Räder der Hauptantriebsachse automatisch und/oder manuell zur Traktionsverbesserung antriebsmäßig einschaltbar ist.

Bei herkömmlichen Kraftfahrzeugen mit permanentem Allradantrieb müssen hohe Produktionskosten in Kauf genommen werden. Es ist nachteilhaft, daß auf Straßenoberflächen mit geringem Reibwert die Seitenführungskräfte der Räder im Schubbetrieb gegenüber antriebslosen Rädern verringert sind. Dabei kommt erschwerend hinzu, daß die beim Zugbetrieb gute Traktion eines allradgetriebenen Fahrzeuges ohnehin zu Fehleinschätzungen des Fahrers über die Fahrbahnbeschaffenheit führen kann, d.h. die beim Schubbetrieb aufgrund des Allradantriebes tendenziell verminderten Seitenführungskräfte der Räder erhöhen noch die mit der vorangegangenen Fehleinschätzung verbundene Gefahr. Dies gilt besonders bei nassen Fahrbahnen, weil die Gefahr von Aquaplaning bei allradgetriebenen Fahrzeugen im Zugbetrieb vergleichsweise gering, im Schubbetrieb jedoch erhöht ist.

Zwar ist es bereits bekannt, in dem zur Zusatzantriebsachse führenden Antriebsstrang eine Viskosekupplung anzuordnen, welche nur im Zugbetrieb bei auftretendem Schlupf an den Hauptantriebsrädern mehr oder weniger stark geschlossen wird, bei Schubbetrieb jedoch stets geöffnet ist. Auf diese Weise läßt sich erreichen, daß die Seitenführungskräfte der Räder der Zusatzantriebsachse im Schubbetrieb den Seitenführungskräften nicht angetriebener Räder gleichkommen. Gleichzeitig wird durch das durch die Viskosekupplung gebildete Freilaufsystem erreicht, daß der Steuer- und Regelaufwand für ein eventuell vorhandenes Anti-Blockier-System der Bremsanlage gegenüber Fahrzeugen mit nur einer angetriebenen Achse nicht erhöht wird.

Jedoch besitzen auch solche Fahrzeuge in konstruktiver Hinsicht prinzipiell gleiche Nachteile wie Fahrzeuge mit permanentem Allradantrieb. Für den zusätzlichen Antriebsstrang wird nämlich relativ viel Raum benötigt, beispielsweise muß in der Regel ein vergrößerter Tunnel für die Antriebsstränge bzw. ein zusätzliches Verteilergetriebe und/oder die Viskosekupplung innerhalb des Fahrgastraumes angeordnet werden. Der zusätzliche Antriebsstrang führt zu einem erheblichen Mehrgewicht. Darüber hinaus sind in der Regel zusätzliche Maßnahmen zur Isolation von Geräuschen und Schwingungen notwendig. Wird

ein herkömmliches Kraftfahrzeug nachträglich im Sinne eines Allradantriebes modifiziert, führt dies in praktisch allen Fällen zu einer Reduzierung der Bodenfreiheit. Schließlich kann sich auch der Lenkkraftaufwand erhöhen.

Deshalb ist es Aufgabe der Erfindung, ein Kraftfahrzeug zu schaffen, welches zumindest beim Betrieb auf Straßen die Vorzüge eines allradgetriebenen Fahrzeuges ohne dessen Nachteile aufweist und mit vergleichsweise geringem Aufwand hergestellt werden kann.

Diese Aufgabe wird dadurch gelöst, daß die Räder der zuschaltbaren Antriebsachse antriebsmäßig mit einem vom Fahrzeugmotor gesonderten, manuell und/oder automatisch einschaltbaren Zusatzantriebsaggregat gekoppelt bzw. koppelbar sind.

Die Erfindung geht von der Erkenntnis bzw. dem allgemeinen Gedanken aus, daß - zumindest beim Einsatz des Fahrzeuges auf Straßen - ein Allradantrieb gegenüber einem herkömmlichen Antrieb nur in wenigen Fahrsituationen echte Vorteile bringt. Entsprechende Fahrsituationen treten praktisch nur auf sehr rutschigen Fahrbahnen, insbesondere im Winter bei Glatteis, auf. In solchen Fällen können, unabhängig von der Antriebsart, ohnehin nur relativ geringe Fahrgeschwindigkeiten sicher beherrscht werden, d.h. für die angetriebenen Räder ist lediglich eine verminderte Leistung bzw. ein vermindertes Antriebsmoment erforderlich. Dementsprechend genügt ein Zusatzantriebsaggregat mit relativ geringer Leistung, so daß aufgrund der hohen Leistungsdichte von Elektro- oder Hydromotoren, welche gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung bevorzugt als Zusatzantriebsaggregat eingesetzt werden, eine außerordentlich raumsparende und vom zusätzlichen Gewicht her leichte Bauweise möglich wird. Gleichzeitig erübrigt sich ein gesonderter mechanischer Antriebsstrang zwischen der Zusatzantriebsachse und dem Fahrzeugmotor.

Das geringe Gewicht sowie die geringen Abmessungen des Zusatzantriebsaggregates bzw. der dafür eingesetzten Hydro- oder Elektromotoren macht eine Anordnung ohne größere Änderungen eines Basisfahrzeuges möglich, welches in seiner Grundversion als herkömmliches Fahrzeug mit nur einer angetriebenen Achse ausgebildet ist. Beispielsweise können die Hydro- bzw. Elektromotoren des Zusatzantriebsaggregates ohne weiteres als Radnabenmotoren angeordnet sein. Darüber hinaus ist es jedoch auch ohne weiteres möglich, das Zusatzantriebsaggregat am gefederten Aufbau bzw. Chassis anzuordnen und mit den Rädern der Zusatzantriebsachse über Gelenkwellen od.dgl. an-

triebsmäßig zu koppeln. Bei kann das Zusatzantriebsaggregat, etwa bei einem Fahrzeug mit vorn angeordnetem Fahrzeugmotor und Heckantrieb, im Motorraum untergebracht werden. Im übrigen kann das Zusatzantriebsaggregat gegebenenfalls auch an einem Hilfsrahmen bzw. als Teil desselben angeordnet sein, an welchem die Radführungselemente, wie Längs-, Quer- und/oder Schräglenker, der Zusatzantriebsachse angelenkt sind. Da ein solcher Hilfsrahmen üblicherweise mit dem übrigen Fahrzeugaufbau unter Zwischenschaltung elastischer Elemente verbunden ist, wird eine besonders gute Isolierung des Fahrzeugaufbaues gegenüber eventuellen Schwingungen des Zusatzantriebsaggregates erreicht.

Im übrigen wird bezüglich bevorzugter Merkmale der Erfindung auf die Ansprüche sowie die nachfolgende Beschreibung bevorzugter Ausführungsbeispiele anhand der Zeichnung verwiesen. Dabei zeigt

Fig. 1 eine schematische Darstellung eines als Fahrzeug mit Frontantrieb konzipierten Basisfahrzeuges, welches erfindungsgemäß mit einem Zusatzantriebsaggregat für die Hinterachse ausgerüstet ist, wobei als derartiges Aggregat ein Elektromotor angeordnet ist,

Fig. 2 eine der Fig. 1 entsprechende Ausführungsform, jedoch mit zwei Elektromotoren, die jeweils einem Rad der Hinterachse zugeordnet sind,

Fig. 3 eine weitere abgewandelte Ausführungsform, bei der zwei Elektromotoren als Radnabenmotoren für den Zusatzantrieb an der Hinterachse angeordnet sind,

Fig. 4 eine der Fig. 1 entsprechende Ausführungsform, jedoch mit einem Hydromotor und

Fig. 5 bis 11 verschiedene Varianten einer Zusatzantriebsachse mit erfindungsgemäß angeordnetem Zusatzantriebsaggregat in schematischer Darstellung.

Bei dem Fahrzeug nach Fig. 1 treibt der Fahrzeugmotor 1 in bekannter Weise über ein herkömmliches Getriebe 2 die mit den Getriebeausgängen über Gelenkwellen 3 verbundenen Vorderräder 4. Dementsprechend stellt die Vorderachse die Hauptantriebsachse des Fahrzeuges dar.

Die Räder 5 der als Zusatzantriebsachse angeordneten Hinterachse können über Gelenkwellen 6 mittels eines als Zusatzantriebsaggregat angeordneten Elektromotors De angetrieben werden. Dabei sind zwischen den Gelenkwellen 6 und dem Elektromotor De jeweils Viskosekupplungen V und antriebsmäßig zwischen den Rädern 5 und den Gelenkwellen 6 jeweils in der Radnabe untergebrachte elektromagnetische Zahnkupplungen C angeordnet.

Als Stromquelle für den als Gleichstrommotor ausgebildeten Elektromotor De dient die Batterie G, welche in nicht dargestellter Weise mittels eines vom Fahrzeugmotor 1 angetriebenen Generators geladen werden kann.

Die Steuerung des Elektromotors De erfolgt mittels einer elektronischen Steuereinheit B, welche eingangsseitig mit den Vorderrädern 4 zugeordneten Schlupf- und Drehrichtungssensoren A, einem dem Fahrzeugmotor 1 zugeordneten Zündimpulsgeber M, einem dem Getriebe 2 zugeordneten Leerlaufschalter F, einem manuell betätigten Fahrbetriebsschalter E, einem den Hinterrädern 5 zugeordneten Geschwindigkeitssensor I, einem dem Elektromotor De zugeordneten Drehzahlsensor K sowie einer den Ladezustand der Batterie G wiedergebenden Meßeinrichtung g verbunden ist.

Das dargestellte System arbeitet prinzipiell wie folgt:

Die Schlupf- und Drehrichtungssensoren A erzeugen die Drehrichtung der Vorderräder 4 sowie deren Schlupf wiedergebende Signale. Sobald der Schlupf einen Schwellwert, welcher gegebenenfalls kennfeldabhängig entsprechend unterschiedlichen Fahrzuständen vorgegeben werden kann, überschreitet, schaltet die Steuereinheit B den Elektromotor De bei noch geöffnet bleibenden Zahnkupplungen C ein und synchronisiert die Drehzahl des Elektromotors De durch Vergleich der Signale von Geschwindigkeitssensor I und Drehzahlsensor K auf die wahre Radgeschwindigkeit der Hinter- bzw. Zusatzantriebsachse. Sobald die Synchrohdrehzahl erreicht ist, werden die Zahnkupplungen C geschlossen. Nunmehr gibt der Elektromotor De über die Viskosekupplungen V an die Hinterräder 5 ein Drehmoment ab, dessen Größe gegebenenfalls von der Steuereinheit B verändert werden kann.

Der Handbremschalter L und der Bremspedalschalter H bewirken durch die von ihnen bei Betätigung der jeweiligen Bremse abgegebenen Signale, daß die Steuereinheit B die Zahnkupplungen C öffnet und gegebenenfalls gleichzeitig den Elektromotor De abschaltet. In entsprechender Weise werden die Zahnkupplungen C sowie der Elektromotor De betätigt, wenn der Leerlaufschalter F Leerlaufbetrieb des Getriebes 2, der Zündimpulsgeber M einen Stillstand des Motors 1 und/oder der Geschwindigkeitssensor I eine einen Schwellwert, beispielsweise 40 km/h, übersteigende Fahrgeschwindigkeit signalisieren.

Der Fahrbetriebsschalter E kann als Steuerung für "stop-and-go"-Betrieb benutzt werden, bei dem das Fahrzeug lediglich mit dem Zusatzantrieb, d.h. mit dem Elektromotor De, bewegt wird, während der Fahrzeugmotor 1 ausgekuppelt und gegebenenfalls stillgesetzt ist. Auf diese Weise läßt sich das Fahrzeug insbesondere bei Verkehrsstauungen in be-

sonders zweckmäßiger Weise, insbesondere ohne Abgasentwicklung, bewegen. Bei diesem stop-and-go-Betrieb wird eine andernfalls mögliche Tiefentladung der Batterie G verhindert, da der Ladezustand der Batterie über die Meßeinrichtung g von der Steuereinheit B registriert wird und gegebenenfalls der Fahrzeugmotor 1 zum Nachladen der Batterie G gestartet werden kann.

Durch entsprechende Betätigung des Fahrhebels E ist darüber hinaus auch eine Rückwärtsfahrt möglich, wobei vor Umschalten auf Rückwärtsfahrt zweckmäßigerweise durch entsprechende Sicherungsvorrichtungen (nicht dargestellt) gewährleistet ist, daß das Fahrzeug zuerst zum Stillstand kommen muß.

Sowohl beim stop-and-go-Betrieb als auch beim normalen Fahrbetrieb kann der Elektromotor De gegebenenfalls zum Abbremsen des Fahrzeuges als Generator geschaltet werden, welcher die beim Bremsen zurückgewonnene Energie der Batterie G zuführt. Wenn dieser Generatorbetrieb beim normalen Fahrbetrieb verwendet wird, so wird der zunächst von den Hinterrädern 5 aufgrund der normalerweise offenen Zahnkupplungen C abgekuppelte Elektromotor De zunächst mit der Drehgeschwindigkeit der Hinterräder 5 synchronisiert, sodann werden die Zahnkupplungen C geschlossen und auf Generatorbetrieb mit in der Regel konstantem Bremsmoment geschaltet.

Die Ausführungsform nach Fig. 2 unterscheidet sich von derjenigen nach Fig. 1 im wesentlichen nur dadurch, daß als Zusatzantriebsaggregat zwei gesonderte Elektromotoren De_1 und De_2 angeordnet sind, deren Ausgänge jeweils direkt, d.h. ohne Zwischenschaltung einer Viskosekupplung, mit einer der Gelenkwellen 6 verbunden ist. Im übrigen ist jedem der Elektromotoren De_1 und De_2 ein gesonderter Drehzahlsensor K_1 bzw. K_2 zugeordnet. Bei dieser Ausführungsform besteht also keine mechanische Kopplung zwischen den Hinterrädern 5, so daß trotz der fehlenden Viskosekupplungen keinerlei Verspannungen zwischen den Rädern 5 zu befürchten sind.

Die Arbeitsweise der in Fig. 2 dargestellten Ausführungsform entspricht praktisch vollständig der Ausführungsform nach Fig. 1, im Unterschied dazu werden die Elektromotoren De_1 und De_2 lediglich separat, entsprechend dem jeweils zugeordneten Hinterrad 5 beim Einschalten des Zusatzantriebes synchronisiert. Mit dieser getrennt geregelten Synchronisation wird gleichzeitig die Funktion eines Differentiales zwischen den Hinterrädern 5 übernommen.

Die Ausführungsform nach Fig. 3 unterscheidet sich von derjenigen nach Fig. 2 im wesentlichen dadurch, daß die beiden Elektromotoren De_1 und De_2 als Radnabenmotoren angeordnet und direkt, ohne zwischengeschaltete Zahnkupplung C, mit

dem jeweiligen Hinterrad 5 antriebsmäßig verbunden sind. Da somit die Drehzahl der Elektromotoren De_1 und De_2 in umkehrbar eindeutiger Weise der Drehzahl der jeweiligen Hinterräder 5 entspricht, registrieren die jedem Elektromotor zugeordneten Drehzahlsensoren K_1 und K_2 gleichzeitig die Raddrehzahl bzw. Fahrgeschwindigkeit. Außerdem erübrigt sich beim Einschalten des Zusatzantriebes eine Synchronisation der Elektromotoren De_1 und De_2 mit den Radrehzahlen, es braucht lediglich das von den Elektromotoren jeweils erzeugte Drehmoment durch Veränderung der zugeführten Spannung verändert zu werden.

Die Ausführungsform nach Fig. 4 unterscheidet sich von derjenigen nach Fig. 1 im wesentlichen dadurch, daß als Zusatzantrieb anstelle eines Elektromotors De ein Hydromotor Dh angeordnet ist, welcher über eine Vorlaufleitung h_v , vorzugsweise mit darin angeordnetem Druckvorratsbehälter O, sowie eine Rücklaufleitung h_r mit der Druck- sowie Saugseite einer vom Fahrzeugmotor 1 angetriebenen Hydropumpe N hydraulisch verbunden ist. Zur Veränderung von Drehzahl und/oder Drehmoment des Hydraulikmotors Dh dient ein von der Steuereinheit B gesteuertes bzw. geregeltes elektromagnetisches Steuerventil P, welches den Zu- und/oder Abfluß des hydraulischen Mediums zum bzw. vom Hydromotor Dh beeinflusst. Die Funktionsweise entspricht praktisch vollständig der Ausführungsform nach Fig. 1, lediglich mit dem Unterschied, daß der Fahrzeugmotor 1 auch bei stop-and-go-Betrieb zum Antrieb der Hydropumpe N laufen muß.

In den weiteren Figuren sind vorteilhafte Möglichkeiten der Anordnung bzw. Ausbildung der Zusatzantriebsaggregate dargestellt. Dabei kann jedoch anstelle des bzw. der jeweils dargestellten Elektromotore De auch ein Hydromotor in grundsätzlich entsprechender Weise angeordnet sein.

Nach Fig. 5 besitzt der parallel zur Fahrzeugquerachse angeordnete Elektromotor De einen Rotor, welcher auf einer Hohlwelle 7 angeordnet ist, die ihrerseits drehfest mit dem Sonnenrad eines Planetengetriebes U verbunden ist, dessen Hohlradkranz drehfest zum Gehäuse des Elektromotors De angeordnet ist. Die zwischen Hohlradkranz und Sonnenrad umlaufenden Planetenräder sind in üblicher Weise an einem Planetenträger gelagert, welcher seinerseits drehfest mit der die Hohlwelle 7 koaxial durchsetzenden Abtriebswelle 8 des Planetengetriebes U verbunden ist. An beiden Enden der Abtriebswelle 8 sind Viskosekupplungen V angeordnet, deren Ausgänge über die Gelenkwellen 6 sowie in den Radnaben der Räder 5 angeordnete elektromagnetische Zahnkupplungen C mit den Rädern 5 antriebsmäßig verbindbar bzw. verbunden sind.

Bei der Ausführungsform nach Fig. 6 ist lediglich eine einzige Viskosekupplung V zwischen dem einen Rad 5 und der Abtriebswelle 8 angeordnet.

Bei der Ausführungsform nach Fig. 7 ist der Planetenträger unmittelbar mit dem Eingang einer Viskosekupplung V verbunden, welche zwei Ausgänge besitzt, wobei die in der Fig. 7 das rechte Rad 5 antreibende Ausgangswelle 9 die Hohlwelle 7 des Elektromotors De coaxial durchsetzt. Funktional entspricht diese Anordnung also der Anordnung nach Fig. 5.

Die Ausführungsform nach Fig. 8 entspricht funktional der Ausführungsform nach Fig. 5, jedoch treibt der hier in Fahrzeuginnenrichtung angeordnete Elektromotor De die Abtriebswelle 8 über Kegelzahnrad od.dgl. Zahnradanordnungen.

Die Ausführungsform nach Fig. 9 entspricht funktional ebenfalls der Ausführungsform nach Fig. 5, jedoch erfolgt hier der Antrieb der Abtriebswelle 8 über Stirnräder bzw. Keil- oder Zahnriemen, welche zwischen den quer eingebauten Elektromotor De und die Abtriebswelle 8 geschaltet sind.

Bei der Ausführungsform nach Fig. 10 sind zwei Elektromotoren De₁ und De₂, gleichachsig nebeneinander, jedoch ohne antriebsmäßige Kopplung untereinander angeordnet. Jeder Elektromotor treibt unmittelbar eine der Gelenkwellen 6, die ihrerseits jeweils über die zwischengeschaltete elektromagnetische Zahnkupplung C die Räder 5 antreiben. Dabei sind die genannten Zahnkupplungen C wiederum bevorzugt in den Radnaben untergebracht.

Fig. 11 zeigt nochmals das Beispiel von elektrischen Radnabenmotoren De₁ und De₂, welche direkt, d.h. ohne zwischengeschaltete Kupplungen, antriebsmäßig mit den jeweiligen Rädern 5 verbunden sind.

Aus den Figuren 10 und 11 ist ersichtlich, daß bei Anordnung zweier Motoren insbesondere die bei den vorangehend dargestellten Ausführungsformen angeordneten Viskosekupplungen V entfallen können und dementsprechend nur ein relativ geringer mechanischer Aufwand notwendig ist.

In den Figuren wurde immer davon ausgegangen, daß die Vorderachse als Hauptantriebsachse des Fahrzeuges angeordnet ist. Grundsätzlich ist es jedoch genau so möglich, die Hinterachse als Hauptantriebsachse anzuordnen und den Zusatzantrieb für die Vorderachse vorzusehen, wobei aufgrund der raumsparenden erfindungsgemäßen Bauweise die in den Figuren 5 bis 11 dargestellten Ausführungsformen auch bei vorne angeordnetem Motor ohne weiteres möglich sind. Dabei können der bzw. die Motoren De bzw. De₁ und De₂, gegebenenfalls seitlich des Fahrzeugmotors angeordnet werden, wobei die gegebenenfalls vorhandene Ab-

triebswelle 8 bzw. Ausgangswelle 9 durch die Ölwanne des Fahrzeugmotors hindurchgeführt sein kann. Die entsprechende Bauweise ist auch bei Hydromotoren ohne weiteres möglich.

Die Erfindung zeichnet sich unter anderem durch die nachfolgend zusammengefaßten Vorteile aus:

Der Zusatzantrieb der Zusatzantriebsachse kann bei Schlupf der vom Fahrzeugmotor unmittelbar angetriebenen Räder automatisch zugeschaltet werden. Soweit für den Zusatzantrieb Elektromotore eingesetzt werden, kann im Stadtverkehr bei stop-and-go-Betrieb ohne Verbrennungsmotor und damit äußerst umweltfreundlich gefahren werden.

Alle dargestellten Ausführungsformen zeichnen sich durch niedrige Kosten bei der Fahrzeugherstellung bzw. geringe Investitionen für die Fahrzeugherstellung aus.

Hinsichtlich der Fahrleistungen und des Kraftstoffverbrauches müssen praktisch keinerlei Nachteile in Kauf genommen werden.

Da der Zusatzantrieb beim Bremsen automatisch ausschaltet, wird für Antiblockiersysteme keinerlei zusätzlicher Regelaufwand notwendig.

Gegenüber einem herkömmlichen Allradantrieb ist eine äußerst gewichtsparende Bauweise gegeben. Im Gegensatz zu einem permanenten Allradantrieb werden die Lenkkräfte nicht erhöht.

Praktisch jedes Basisfahrzeug mit herkömmlichem Antrieb einer einzigen Achse läßt sich mit geringem Aufwand zur Anordnung des erfindungsgemäßen Zusatzantriebes modifizieren.

Der Fahrzeuginnenraum wird nicht durch vergrößerte Tunnel od.dgl., insbesondere zur Unterbringung von Verteilergetrieben, beeinträchtigt.

Bei Schubbetrieb werden die Seitenführungskräfte der zusätzlich antreibbaren Räder nicht beeinträchtigt.

Gegenüber dem Basisfahrzeug bleiben Bauhöhe und Bodenhöhe praktisch unverändert.

Zusätzliche Geräusch- und Schwingungsprobleme treten nicht auf.

Bei Anordnung von Elektromotoren für den Zusatzantrieb kann gegebenenfalls im Schubbetrieb Energie zurückgewonnen werden.

Anstelle der Steuerung des Hydromotors Dh mittels des Steuerventiles P kann auch vorgesehen sein, einen Hydromotor mit veränderbarem Schluckvermögen anzuordnen, so daß das Verhältnis zwischen Drehzahl und dem den Motor durchsetzenden Medienstrom steuerbar ist. Zusätzlich oder alternativ kann auch eine Pumpe N mit steuerbarem Ausstoßvolumen angeordnet sein, bei der das Verhältnis zwischen Drehzahl und Medienstrom veränderbar ist.

Die zuschaltbare Antriebsachse kann auch als alleinige Antriebsachse betrieben werden. Im sogenannten "Stop-and-Go"-Betrieb wird dadurch das Fahrzeug besonders umweltfreundlich, da ohne Verbrennungsmotor gefahren wird.

Ansprüche

1. Kraftfahrzeug mit -zumindest -einer vom Fahrzeugmotor angetriebenen Hauptantriebsachse sowie einer weiteren zuschaltbaren Antriebsachse, welche bei übermäßigem Schlupf der Räder der Hauptantriebsachse automatisch und/oder manuell zur Traktionsverbesserung antriebsmäßig einschaltbar ist,

dadurch gekennzeichnet, daß die Räder (5) der zuschaltbaren Antriebsachse antriebsmäßig mit einem vom Fahrzeugmotor (1) gesonderten, manuell und/oder automatisch einschaltbaren Zusatzantriebsaggregat (De,De., De.,Dh) gekoppelt bzw. koppelbar sind.

2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß als Zusatzantriebsaggregat ein oder mehrere Elektromotore (De,De.,De.) angeordnet sind.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß eine als Stromquelle angeordnete Batterie (G) mittels eines vom Fahrzeugmotor (1) angetriebenen Generators ladbar ist.

4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß als Zusatzantriebsaggregat ein oder mehrere Hydromotore (Dh) angeordnet sind.

5. Kraftfahrzeug nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß den Hydromotoren (Dh) als Druckquelle eine vom Fahrzeugmotor antreibbare Hydropumpe (N), vorzugsweise mit druckseitig nachgeschaltetem Druckspeicher (O), zugeordnet ist.

6. Kraftfahrzeug nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Hydromotore (Dh) ein steuerbares Schluckvolumen und/oder die Hydropumpe (N) ein steuerbares Ausstoßvolumen besitzen.

7. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Zusatzantriebsaggregat nur bei geringer Geschwindigkeit, z.B. unterhalb von 40 km/h, einschaltbar ist.

8. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß zur Steuerung des Zusatzantriebsaggregates (De;De.,De.;Dh) und/oder von zwischen dem Zusatzantriebsaggregat und den Rädern (5) angeordneten Kupplungen (C,V) eine eingangsseitig mit den Rädern (4) der Hauptantriebsachse zugeordneten Schlupfsensoren (A) verbundene elektronische

Steuereinheit (D) angeordnet ist, die eingangsseitig des weiteren mit Signalgebern (H,L) verbunden ist, die bei Betätigung einer Bremse erregt werden und ein das Zusatzantriebsaggregat abschaltendes Signal und/oder ein die Kupplungen öffnendes Signal erzeugen.

9. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß ein im Leerlauf des Fahrzeugmotors (1) erregter Signalgeber - (F) an einen Eingang der Steuereinheit (B) angeschlossen ist und letztere bei Leerlauf das Zusatzantriebsaggregat (De,Dh) abschaltet und/oder die Kupplungen (C,V) öffnet.

10. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß ein manuell betätigbarer Schalter (E) für stop-and-go-Betrieb angeordnet ist, und daß bei Betätigung dieses Schalters das Fahrzeug ausschließlich über das Zusatzantriebsaggregat sowie die zuschaltbare Antriebsachse angetrieben wird.

11. Kraftfahrzeug nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuereinheit (B) den Ladezustand der Batterie (G) registriert und den gegebenenfalls, insbesondere bei stop-and-go-Betrieb stillgesetzten Fahrzeugmotor (1) zum Antrieb des Generators automatisch startet, wenn ein Schwellwert des Ladezustandes unterschritten wird (Schutz vor Tiefentladung).

12. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß das elektrische Zusatzantriebsaggregat (De,De.,De.) zum Abbremsen des Fahrzeuges auf Generatorbetrieb umschaltbar ist.

13. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuereinheit (B) die Drehzahl des Zusatzantriebsaggregates (De,Dh) vor Schließen der Kupplungen (C,V) an die Fahrgeschwindigkeit bzw. die Drehgeschwindigkeit der Räder (5) der Zusatzantriebsachse anpaßt und dazu eingangsseitig mit Geschwindigkeitssensoren (I) und/oder Drehzahlsensoren (K) an den Rädern (5) sowie am Zusatzantriebsaggregat verbunden ist.

14. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß jedem Rad - (5) der zuschaltbaren Antriebsachse ein gesonderter Elektrobzw. Hydromotor zugeordnet ist.

15. Kraftfahrzeug nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die Elektro-bzw. Hydromotoren als Radnabenmotoren angeordnet sind.

16. Kraftfahrzeug nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die am gefederten Aufbau bzw. Chassis angeordneten Elektro-bzw. Hydromotoren die jeweils zugeordneten Räder (5) über Gelenkwellen (6) treiben.

17. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 14 bis 16, dadurch **gekennzeichnet**, daß zwischen Elektro-bzw. Hydromotor und Rad (5) jeweils eine Kupplung (C) angeordnet ist.

18. Kraftfahrzeug nach Anspruch 17, dadurch **gekennzeichnet**, daß als Kupplung eine elektromagnetische Zahnkupplung (C) angeordnet ist.

19. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch **gekennzeichnet**, daß den Rädern (5) der Zusatzantriebsachse ein gemeinsamer, vorzugsweise am gefederten Aufbau bzw. Chassis angeordneter Elektro-bzw. Hydromotor (De,Dh) zugeordnet ist, wobei zumindest ein Rad (5) dieser Achse mit dem Ausgang (7) des Elektro-bzw. Hydromotors bzw. eines demselben antriebsmäßig nachgeschalteten Getriebes mittels einer Viskosekupplung (V) verbunden ist.

20. Kraftfahrzeug nach Anspruch 19, dadurch **gekennzeichnet**, daß alle Räder (5) der zuschaltbaren Antriebsachse mit dem Elektro-bzw. Hydromotor mittels Viskosekupplung (V) gekoppelt sind.

21. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 19 oder 20, dadurch **gekennzeichnet**, daß zwischen jedem Rad (5) der zuschaltbaren Antriebsachse und dem Ausgang des Elektro-bzw. Hydromotors bzw. der Viskosekupplung (V) eine weitere Kupplung (C) angeordnet ist.

22. Kraftfahrzeug nach Anspruch 21, dadurch **gekennzeichnet**, daß als weitere Kupplung eine elektromagnetische Zahnkupplung (C) angeordnet ist.

23. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 17, 18, 21 oder 22, dadurch **gekennzeichnet**, daß die Kupplung (C) jeweils in der Radnabe angeordnet ist.

24. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 23, dadurch **gekennzeichnet**, daß die etwa parallel zur Fahrzeugquerachse angeordnete Abtriebswelle (8) des Zusatzantriebsaggregates an ihrem einen Ende mit dem einen Rad (5) und an ihrem anderen Ende mit dem anderen Rad (5) der zuschaltbaren Antriebsachse verbunden ist, wobei an einem oder beiden Enden eine Viskosekupplung (V) angeordnet ist.

25. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 23, dadurch **gekennzeichnet**, daß eine eingangsseitig mit dem Zusatzantriebsaggregat verbundene Viskosekupplung (V) zwei Ausgänge besitzt.

26. Kraftfahrzeug nach Anspruch 25, dadurch **gekennzeichnet**, daß der eine Ausgang der Viskosekupplung (V) koaxial innerhalb der Ausgangswelle des Zusatzantriebsaggregates angeordnet ist.

27. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 24, dadurch **gekennzeichnet**, daß die Ausgangswelle des Hydro-bzw. Elektromotors als Ein-

gangswelle eines dazu gleichachsigen Getriebes (U), insbesondere Planetengetriebes, und dessen mit den Rädern (5) antriebsmäßig kuppelbare Abtriebswelle (8) koaxial innerhalb der Ausgangswelle angeordnet ist.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

FIG. 1

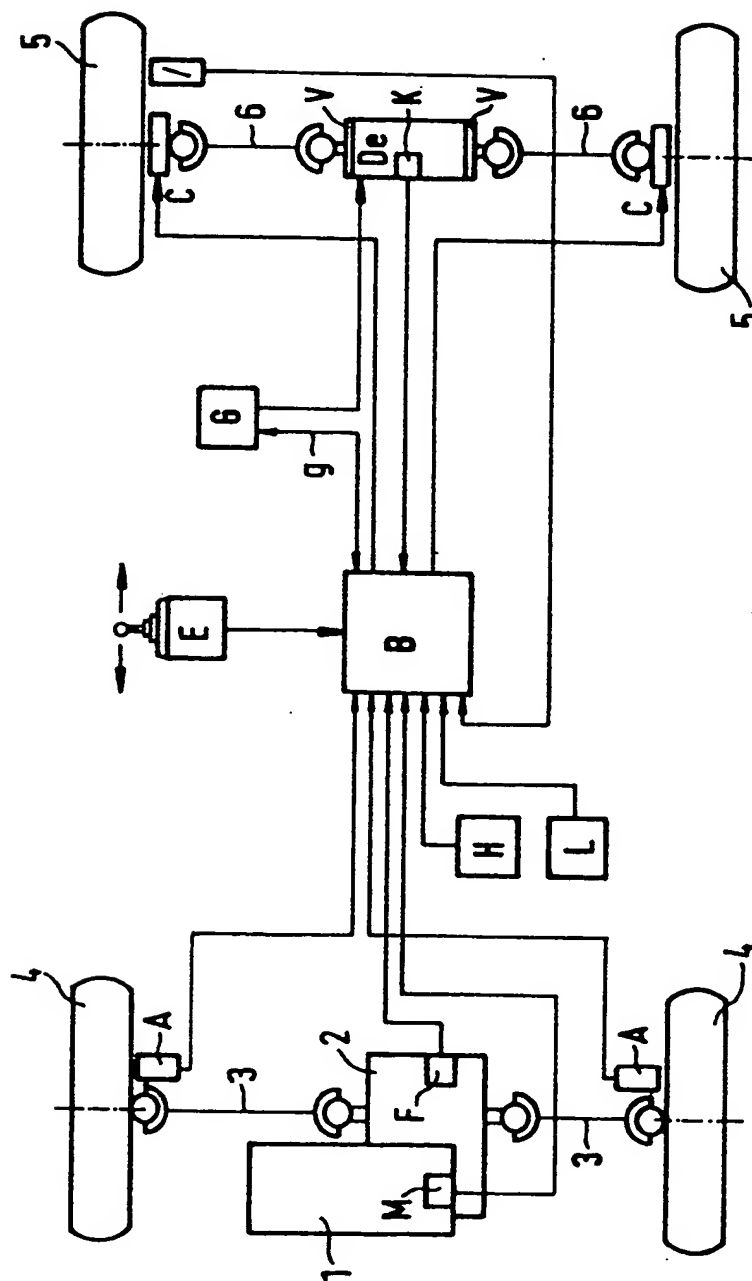


FIG. 2

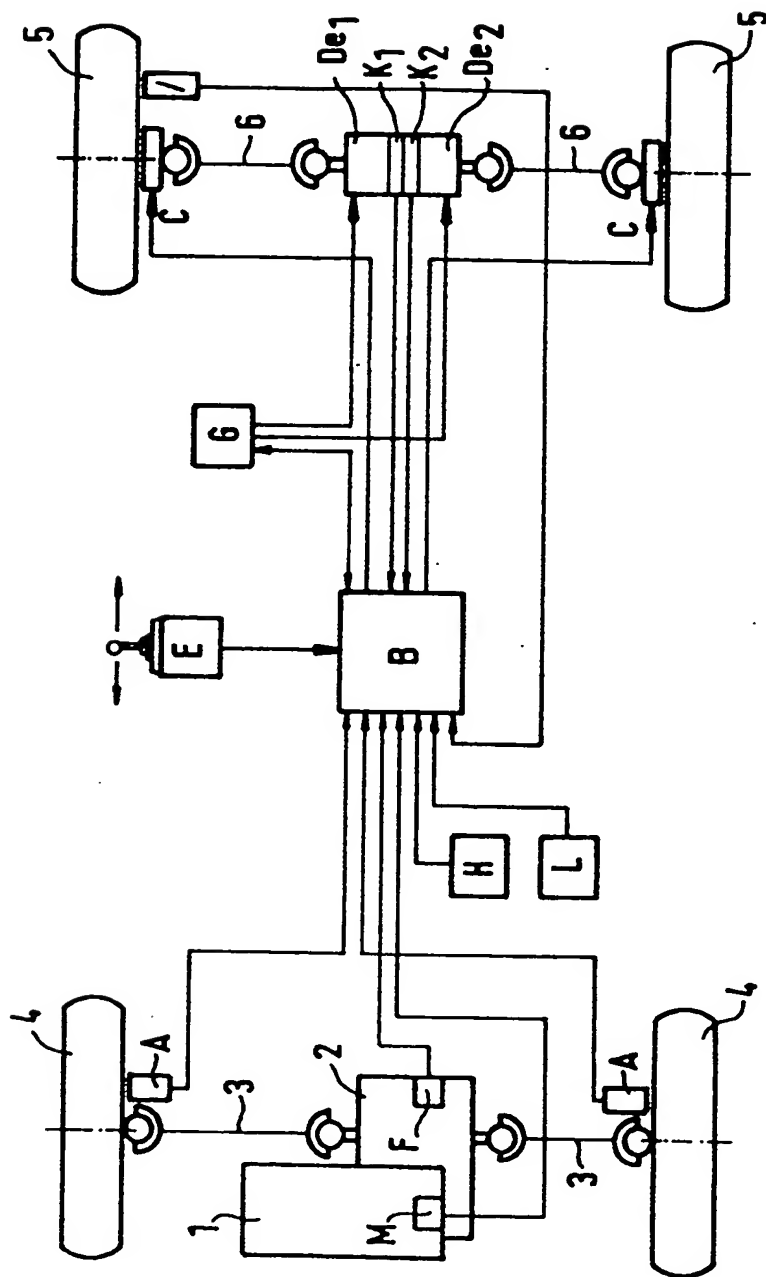


FIG. 3

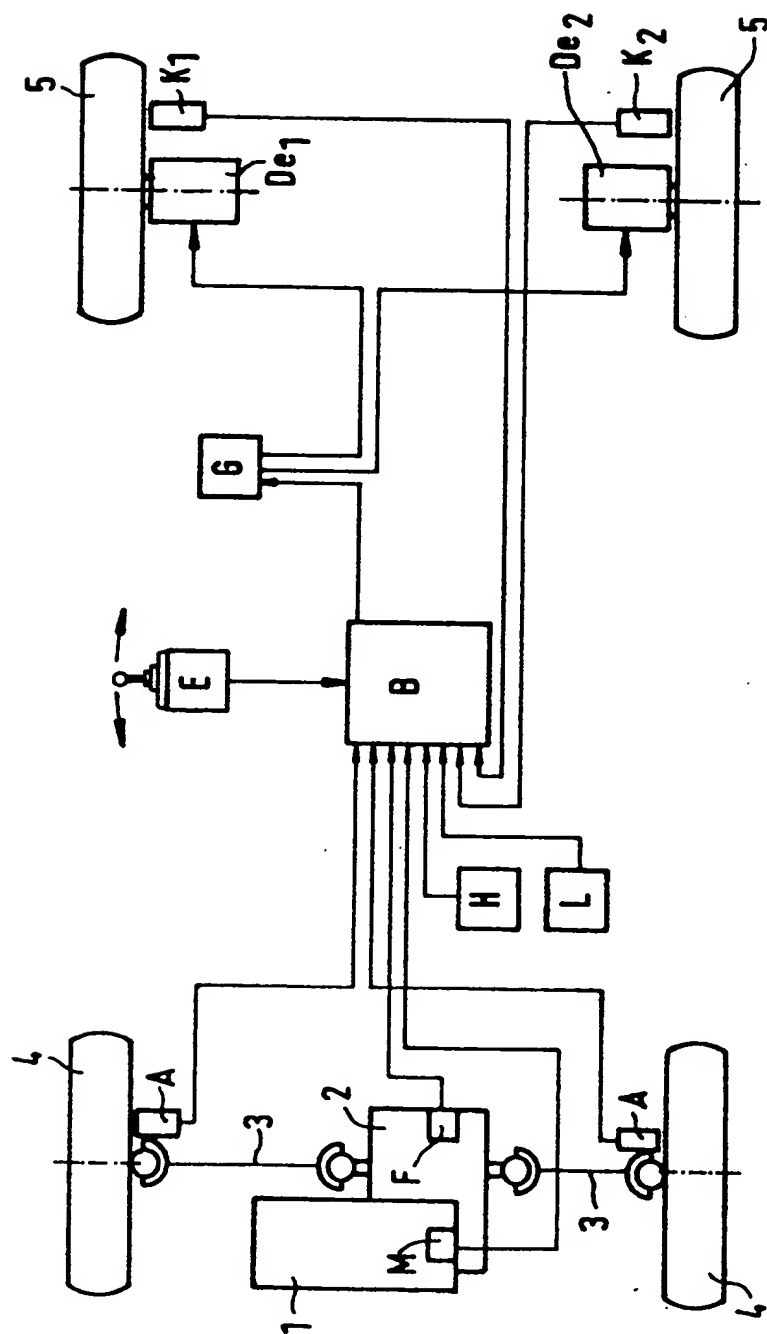


FIG. 4

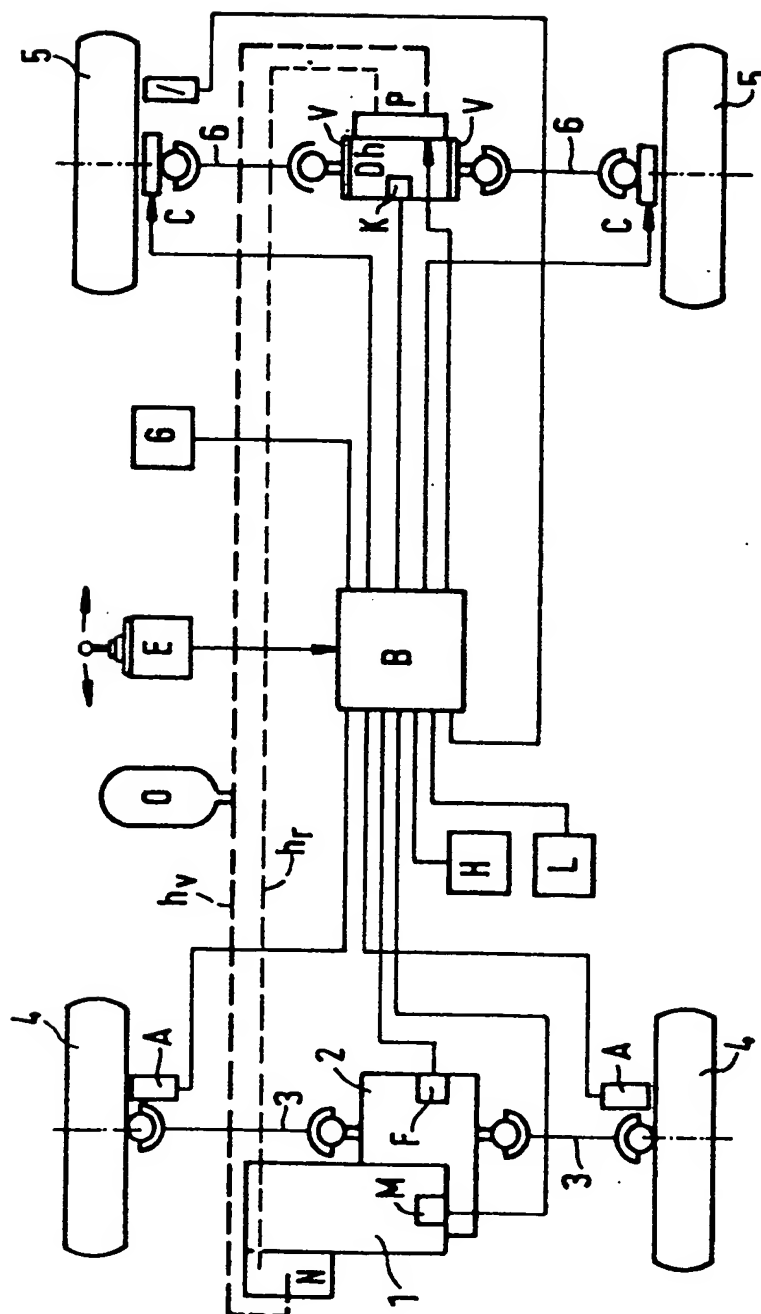


FIG. 5

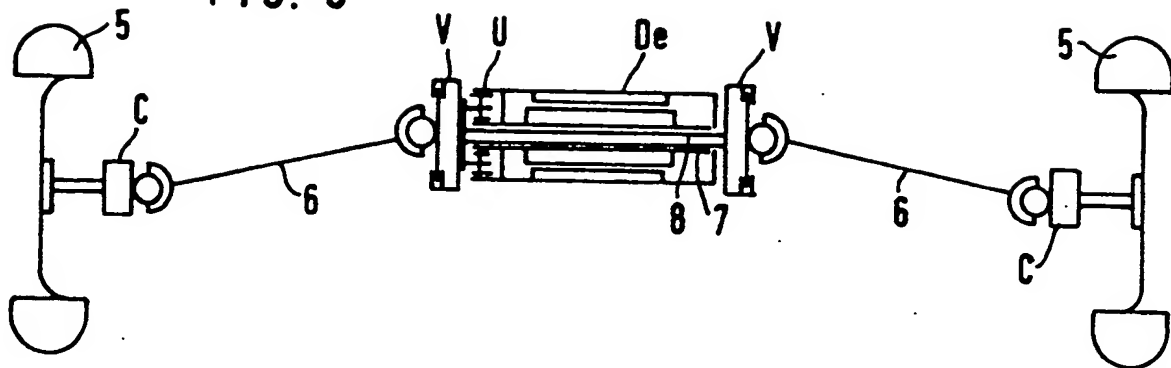


FIG. 6

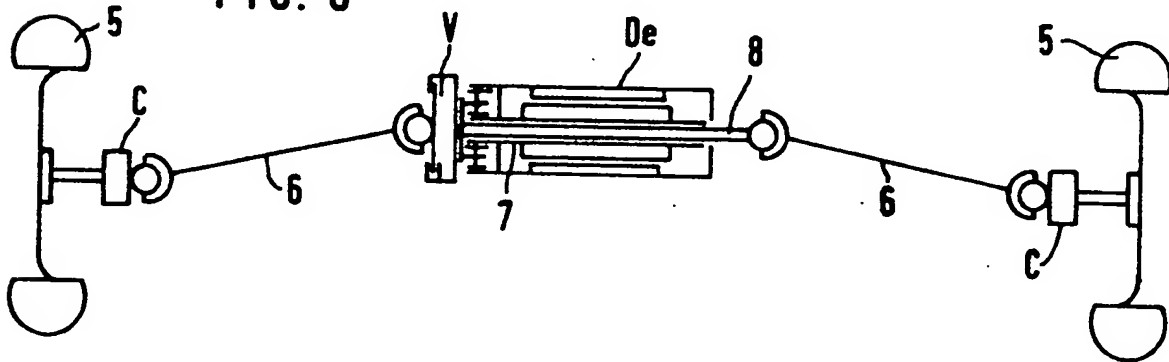


FIG. 7

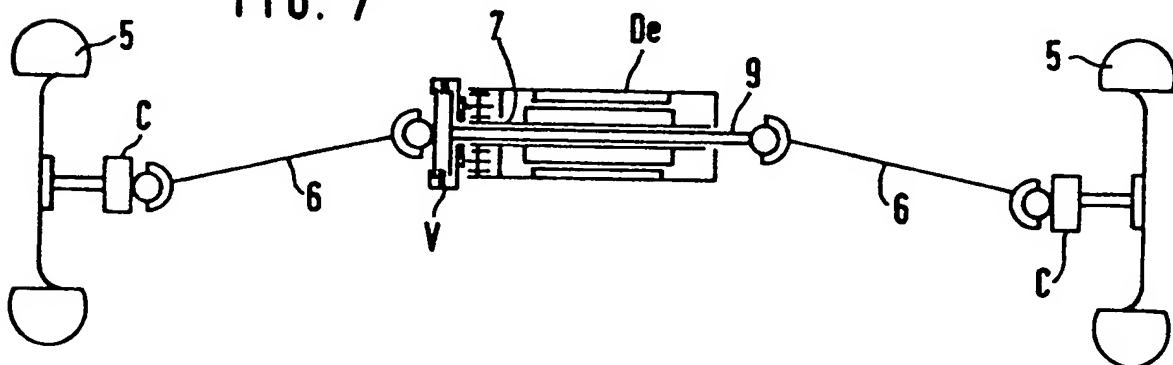


FIG. 8

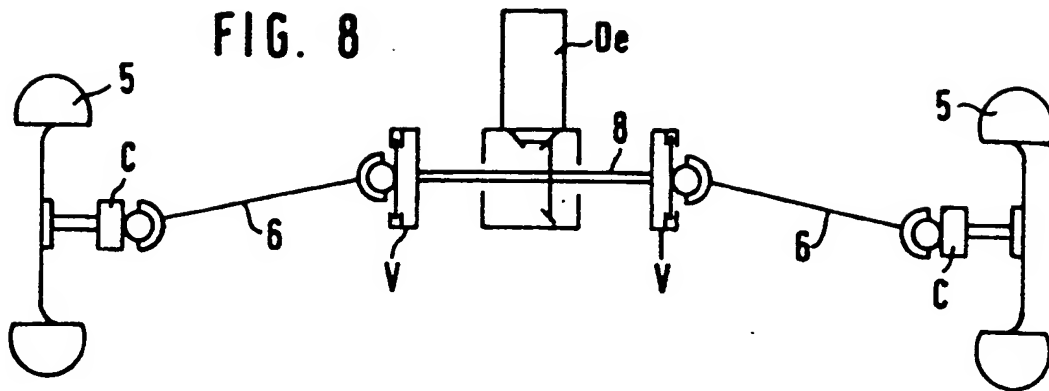


FIG. 9

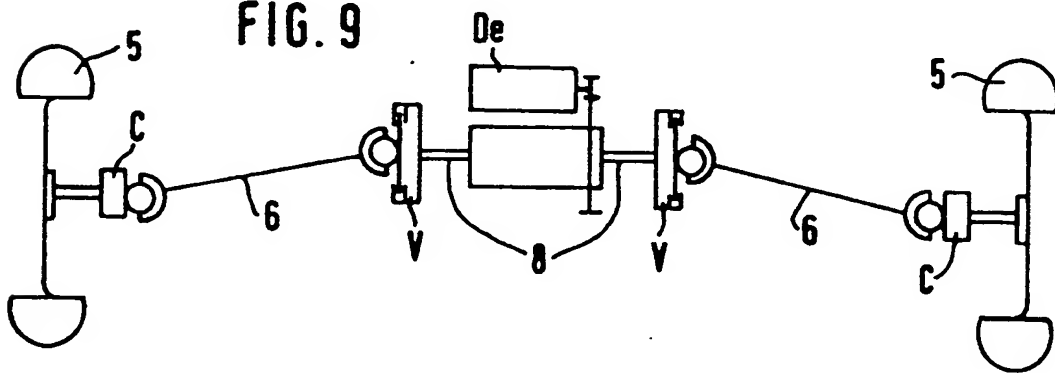


FIG. 10

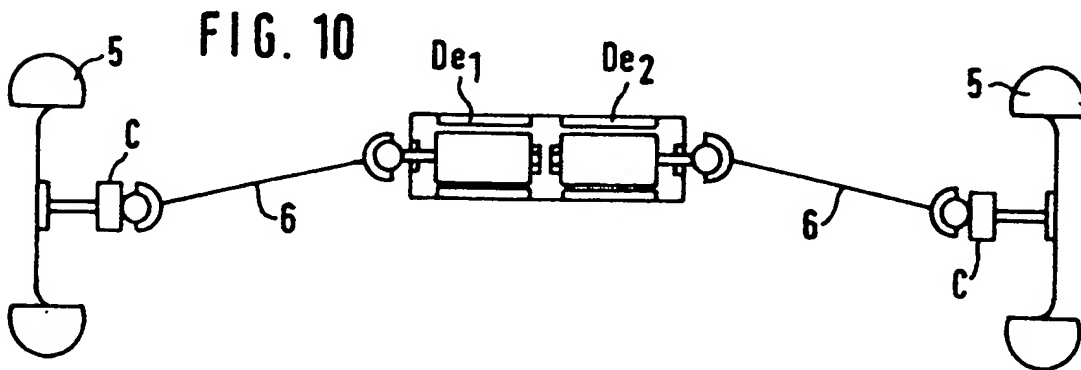


FIG. 11





EP 86 11 5814

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
X	US-A-4 405 029 (HUNT) * Spalte 4, Zeilen 11-16; Spalte 5, Zeilen 21-56; Figur 3 *	1-3, 7, 10	B 60 K 17/356
X	FR-A-2 461 610 (DANA CORP.) * Seite 13, Zeile 16 - Seite 15, Zeile 4 *	1-5, 7, 9	
A		19	
X	US-A-2 244 216 (PIEPER) * Seite 2, rechte Spalte, Zeilen 6-33; Seite 5, linke Spalte, Zeilen 20-28 *	1-3, 7, 12, 13	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4)
X	US-A-3 057 427 (GLASGOW) * Spalte 1, Zeilen 33-46; Figur *	1, 2, 14, 15	B 60 K 17/00 B 60 K 23/00
X	DE-C- 631 145 (JOHL) * Seite 3, Zeilen 1-24; Figuren 1-3 *	1-3, 14, 17, 18, 23	
A	US-A-4 318 449 (SALISBURY) * Spalte 3, Zeilen 43-61 *	1-3, 11	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 13-02-1987	Prüfer KRIEGER P O
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p> <p>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			



EP 86 11 5814

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			Seite 2
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
X	FR-A-2 541 202 (SERAM) * ganzes Dokument *	1, 4, 5, 14, 17	
X	--- US-A-4 236 595 (BECK et al.) * Zusammenfassung; Figur 1 *	1, 4-6, 8, 14, 15	
X	--- DE-C-1 159 279 (DOWTY) * Spalte 6, Zeilen 34-62; Figur *	1, 4-6, 14, 15, 17	

Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4)
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 13-02-1987	Prüfer KRIEGER P O
<div><div><p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p><p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</p><p>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</p><p>A : technologischer Hintergrund</p><p>O : nichtschriftliche Offenbarung</p><p>P : Zwischenliteratur</p><p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p></div><div><p>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</p><p>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</p><p>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</p><p>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p></div></div>			

This Page is inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☒ BLACK BORDERS
- ☒ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☒ COLORED OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REPERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images
problems checked, please do not report the
problems to the IFW Image Problem Mailbox**